

# EØS-avtalen kostet Fastlands-Norge 163 milliarder kroner i fjor

Selv om Norge i år må betale EU seks milliarder kroner som kompensasjon for EØS-avtalen, går handelen som avtalen dekker med dundrende underskudd for AS Norge.

- Lav kronekurs har gitt eksportindustrien bedre rammevilkår og konkurransebetingelser de senere årene, men det har også ført til at importen er blitt langt dyrere, forteller Christian Anton Smedshaug - som er økonom og daglig leder i AgriAnalyse.

Om handelen med Storbritannia trekkes fra, viser tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) at; selv med inntektene fra olje- og gasseksport, endte Norge med et handelsunderskudd med EU på 65 milliarder kroner i 2020.

I 2021 må Norge betale seks milliarder kroner for en EØS-avtale Fastlands-Norge tapte 163 milliarder kroner på i fjor.

Øker pengebidraget for EØS-avtalen

Mandag skrev Nationen at regjeringen, med støtte fra Frp, har bestemt seg for å øke Norges bidrag til EØS-avtalen med 250 millioner kroner i 2021 over statsbudsjettet, til tross for at unionen har krympet i innbyggertall med 15 prosent etter Brexit.

I 2021 skal Norges økonomiske kompensasjon til EU for EØS-avtalen reforhandles, og regjeringen har signalisert at den vil komme opp i om lag seks milliarder kroner fra i år.

Et forslag i forrige uke, lagt fram i utenriks- og forsvarskomiteen fra Senterpartiet, om å kutte i Norges økonomiske bidrag til EØS-avtalen, ble stemt ned av regjeringspartiene med støtte fra Ap og Frp.

Til Nationen sa en av forslagsstillerne, stortingsrepresentant Emilie Enger Mehl (Sp), at hun var overrasket over at regjeringspartiene og Frp og Ap var så samstemte om øke pengebidraget til EU.

- Når EU-markedet krymper med 15 prosent, etter at Storbritannia forlater EU, burde det naturlige være at Norge også kutter i bidraget til unionen og ikke øke den, sa Mehl til Nationen mandag.

Handelsunderskudd med EU - uten britene

SSBs eksportstatistikk for fjoråret viser at eksportinntektene til EU krymper, samtidig som Norge importerer stadig mer fra landets største handelspartner.

Samtidig har Storbritannia vært Norges største handelspartner innad i EU.

En euro-sone som inkluderer britene ga et handelsunderskudd for Fastlands-Norge, uten olje og gass, på 163 milliarder kroner i fjor.

Dette er handelen som i stor grad dekkes av EØS-avtalen.

I ett indre europeisk fellesmarked, uten britene, vil selv ikke olje- og gassinntektene vært nok for å berge handelsbalansen:

Nasjonens gjennomgang av eksportstatistikken fra SSB viser for 2020 at; uten handelen med Storbritannia, går Norge på et 65,7 milliarder stort tap i den totale handelen med det resterende EU.

Rekordlav handelsoverskudd for Norge

Fjoråret ble også et kriseår for norsk handel med utlandet generelt. Norges totale handelsoverskudd for 2020 endte på bare 10,4 milliarder kroner, selv når man tar med inntekter fra olje- og gass sektoren.

Ikke siden 1989 har Norges handelsoverskudd med resten av verden vært lavere.

Christian Anton Smedshaug i AgriAnalyse understreker at lav oljepris er også noe av forklaringen på den negative utviklingen på den totale utenrikshandelen for varer internasjonalt.

- Akkurat nå ser det ut som at oljeprisen kan være på vei opp igjen, men vi vet ikke før året er omme, sier Smedshaug.

Importerte el-biler for 40 milliarder kroner

Samtidig som en svak kronekurs ga merinntekter fra norsk eksportindustri, der norsk sjømat er stadig viktigere, førte kronekursen også til at den stadig økende importen til Norge, stadig blir dyrere.

- Ideelt sett skulle en svak krone gitt høyere eksportinntekter, men denne gangen har det mot forventning, ført til at handelsunderskuddet har blitt høyere, forteller Smedshaug.

Ikke bare importerer Norge mye av maten befolkningen konsumerer, men særlig biler, og det meste av byggemateriale, maskiner og arbeidskraft fra den store byggeaktiviteten i landet, importeres inn til landet og bidrar til et stadig økende handelsunderskudd for Fastlands-Norge.

Bare importen av 100.000 el- og hybridbiler i fjor kostet 40 milliarder kroner på import-regnskapet.

- Samtidig som oljenæringens fremtid er uviss, importerer vi i stor grad vår eget vedtatte grønne skifte, mener Smedshaug.

Veibygging og vindkraftturbiner importeres

Smedshaug mener en av de store utfordringene med den oljesmurte økonomien er at store offentlige investeringer på vei, togbane, vindkraft og offentlige bygg i stor grad øker importen til Norge.

Flere store veiinvesteringer henter både arbeidskraft og byggematerialer fra utlandet og bidrar derfor i liten grad til omsetning i Norge.

- I større samferdselsprosjekter for eksempel, henter vi alt fra arbeidskraft til byggematerialer og maskinene for å

gjennomføre arbeidet. Dermed havner mye av vei-investeringene våre som import på handelsbalansen, sier Smedshaug.

- Oljeboom er blitt til boligboom

Smedshaug mener at etterhvert som aktiviteten i olje- og gassnæringen skrumper inn, kan også handelsunderskudd internasjonalt bli vanligere om ikke norske myndigheter tar grep.

Sist gang Norge hadde handelsunderskudd med utlandet var i 1988.

- Mens oljeboomen på 2000-tallet ga private økt kjøpekraft ble mye av pengene syltet ned i bolig- og eiendomsmarkedet. Dette, sammen med store offentlige byggeprosjekter, førte til bygg- og anleggsbransjen er blitt overstimulert, uten at vi får mye igjen for det i form av norske arbeidsplasser og produksjon, mener Smedshaug.

Resultatet, mener Smedshaug, er at både byggebransjen og eksportrettet industri er blitt avhengig av utenlandsk arbeidskraft, mens befolkningens kjøpekraft går til å betjene den stadig voksende boliggjelden.

Vil måtte ta mer fra oljefondet

Han mener Norge i større grad burde investere i å utdanne norsk arbeidskraft og bruke mer penger på teknologidrevet industriutvikling for å kompensere for høye lønninger.

- Det er ikke EØS-avtalen i seg selv som nødvendigvis gjør at Norge kommer så dårlig ut i handelen med Europa. Det er vår egen manglende evne til å nyttiggjøre oss av den, mener Smedshaug.

Han mener regjeringen burde tatt i bruk de redskaper som ligger i avtalen til å styrke norsk videreforedlingsindustri:

- Slik at Norge er i stand til å møte konkurransen på det internasjonale markedet.

Smedshaug frykter, om Norge fortsetter å øke importen uten å skape større inntekter fra eksport, vil landet måtte hente mer ut av oljefondet i årene som kommer.

- Vi bruker i dag 230 milliarder i et normalår fra oljefondet over statsbudsjettet. Samtidig lar vi inntekter fra den løpende olje- og gasseksporten dekke handels-ubalansen for Fastlands-Norge på 300 milliarder kroner. Om vi ikke snur dette vil vi til slutt vil være tvunget til å tære på selve fondet, også for å finansiere det årlige importunderskuddet for Fastland-Norge, mener Smedshaug.

Image-text:

I oktober i fjor la næringsminister Iselin Nybø (V) og utenriksminister Ine Eriksen Søreide (H) th. fram en egen eksporthandlingsplan hos Nordox i Østensjøveien i Oslo. Den vil komme godt med i årene som kommer siden man må helt tilbake til 1989 for å finne lavere handelsoverskudd for Norge i varehandel med resten av verden. Foto: Terje Pedersen / NTB

Extra-info:

## Fastlands-Norges økonomi

Med Fastlands-Norge menes all innenlandsk produksjonsaktivitet utenom næringene som driver utvinning av råolje og naturgass, rørtransport og utenriks sjøfart.

Siden olje- og gass er unndratt EØS-avtalen, er Fastlands-Norges import- og eksportstatistikk vektlagt i større grad for beregning av effekten av handelsbalansen med EU.

Tall fra SSB viser at omkring 80 prosent av vareeksporten og halvparten av tjenesteeksporten vår går til EU.

Kilde: Statistisk sentralbyrå (SSB).

## Skralleklausuler og internasjonale handelsavtaler

Flere av handelsavtalene Norge har inngått de siste årene har gjort at stadig større del av norsk næringsliv møter internasjonal konkurranse på det norske markedet.

Ifølge Attac Norge følger såkalte "skralleklausuler" med flere avtaler som betyr at Norge har forpliktet seg til å akseptere liberalisering av handel mellom Norge og andre land, for å få tilgang på å delta i internasjonal frihandel.

Eksempler på "skralleklausuler":

EØS-avtalen:

Protokoll 3 og artikkel 19 om handel med landbruksvarer:

Forplikter Norge til å på sikt liberalisere handel med landbruksvarer.

Tjenestedirektivet:

Forplikter Norge til å liberalisere handelen med tjenester og legge offentlige anskaffelser ut på internasjonalt anbud.

Postdirektivet:

Forplikter Norge til å legge posttjenester ut på internasjonal anbud.

Transportdirektivet:

Forplikter Norge til på sikt å legge all togtransport ut på offentlig anbud.

Verdens Handelsorganisasjons GATT-avtale:

Forplikter Norge til å liberalisere handelen med for eksempel landbruksvarer og fjerne eksportsubsidier.